

Presse – Information

Arbeitskreis V – Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht genug!

- Qualität der Gutachten auf dem Prüfstand
- Die neue VDI-Richtlinie 5900 MT zum Berufsbild der Kfz-Sachverständigen
- Auswirkungen auf Schadensregulierung und Rechtsprechung

Leitung **Dr. Jutta Laws**, Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Hamm

Referent **Prof. Dr.-Ing. Hans Bäuml**er, Büro für Unfallanalytik, Gebenbach

Referent **Gunnar Stark**, Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht
Hüsing, Stark und Partner Rechtsanwälte in Partnerschaft, Stade

Referentin **Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner**,
Referentin für Sicherheitsforschung und Crashbahnleitung
AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik, Ismaning

Referent **Dominik Mersch**, Richter am Oberlandesgericht
Saarländisches Oberlandesgericht, Saarbrücken

Können neue Vorgaben an Sachverständige für mehr Qualität bei der Begutachtung von Kraftfahrzeugschäden sorgen?

Am 25. Januar 2025 soll die neue Richtlinie 5900 MT des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) zum Berufsbild der Kfz-Sachverständigen in Kraft treten. Dies gibt Anlass, sich zunächst mit ihrem Inhalt näher zu befassen und anschließend ihr Potential zu beleuchten und zu diskutieren: Kann oder wird sie gar ein neues Berufsbild des Kfz--Sachverständigen etablieren? Wird sie verbesserte Standards für die Schadensbegutachtung setzen (können)?

Das wird davon abhängen, ob überhaupt Handlungsbedarf besteht, also ob die Schadensgutachten (nicht) bereits jetzt „gut genug“ sind. Dies beleuchten vier Kurzvorträge aus anwaltlicher, gerichtlicher, sachverständiger und Versicherer-Sicht. Sind so Problemfelder mit Blick auf die Qualifikation von Kfz-Sachverständigen und die Qualität von Schadensgutachten identifiziert, soll diskutiert und erarbeitet werden, ob bzw. inwieweit die Richtlinie die Handlungsfelder adressieren und bedienen kann.

Davon wird abhängen, ob nach Einschätzung des Arbeitskreises Auswirkungen auf die Schadensregulierung durch die VDI-Richtlinie 5900 MT zu erwarten oder sogar zu begrüßen sind.

Arbeitskreis V

Kurzfassung des Referats

Die neue VDI-Richtlinie 5900 MT zum Berufsbild der Kfz-Sachverständigen

Prof. Dr.-Ing. Hans Bäumler

Büro für Unfallanalytik, Gebenbach

Das bisher fehlende Berufsbild der Kfz-Sachverständigen beschäftigt den Deutschen Verkehrsgerichtstag und alle, die mit Verkehrsunfällen und damit mit Sachverständigen zu tun haben, seit Jahrzehnten.

Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI), einer der wichtigsten technischen Richtlinienggeber in Deutschland, hat sich des Themas angenommen und mit der Richtlinie VDI 5900 MT „Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr“ die Grundlage für ein einheitliches Berufsbild der Kfz-Sachverständigen geschaffen. An der modular aufgebauten Richtlinie haben alle wesentlichen Vereine, Verbände und Organisationen des Kfz-Sachverständigenwesens mitgearbeitet. Die Richtlinie gliedert sich in vier Teile:

1. Grundlagen
2. Schäden und -Bewertung
3. Unfallanalyse
4. Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren

In dem Referat werden die Anforderungen an Sachverständige, die erforderliche Vorbildung und die zu erbringenden Qualifikationsnachweise nach der Richtlinie VDI 5900 MT vorgestellt und erläutert.

Arbeitskreis V

Kurzfassung des Referats

Auswirkungen auf Schadensregulierung aus Geschädigtensicht

Rechtsanwalt Gunnar Stark

Fachanwalt für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht; Hüsing | Stark | Partner; Hamburg

Die Begrifflichkeit Sachverständige(-r) ist weder eine geschützte Berufsbezeichnung noch ein sonstiger Abschluss oder eine Ausbildung im Sinne des Berufsbildungsgesetzes (BBiG). Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 wird hieran nichts ändern. Es gibt allerdings viele andere Zertifizierungen, die von Geschädigten nicht unterschieden werden können.

Grundsätzlich ist eine hohe Qualität von Gutachten und eine hohe Qualifikation von Gutachtern wichtig und sinnvoll, da aus Sicht der Geschädigten dadurch die Durchsetzbarkeit von Schäden steigen und die Prozessrisiken sinken. Ganz entscheidend ist hierbei, dass der Sachverständige unabhängig und weisungsfrei arbeitet, wie es auch die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 vorsieht.

Sachverständigenkosten sind Teil des Schadenersatzes, sie sind grundsätzlich immer dann zu erstatten, wenn nicht ausnahmsweise ein Auswahl- oder Überwachungsverschulden der/des Geschädigten oder eine von der/dem Geschädigten zu verantwortende Fehlerhaftigkeit des Gutachtens vorliegt. Eine fehlende Zertifizierung nach VDI MT 5900 Blatt 2 wird insoweit zu keiner Einschränkung bei der Frage der Erstattungsfähigkeit der Sachverständigenkosten führen.

Auch in einem etwaigen Regressverfahren des Versicherers gegen den Sachverständigen wird, so denn überhaupt eine Schätzung des Üblichen möglich ist, die Frage, ob der Sachverständige die Richtlinie VDI MT 5900 Blatt 2 erfüllt, keine Relevanz haben.

Grundsätzlich erfüllen Gutachten von Haussachverständigen von Versicherern und Prüfberichte aufgrund der Weisungsgebundenheit nicht die Anforderungen, die in der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 an Gutachter und Gutachten gestellt werden.

Arbeitskreis V

Kurzfassung des Referats

Bedeutung der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 für Kfz-Versicherer

Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner

Referentin für Sicherheitsforschung und Crashbahnleitung, AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik, Ismaning

Bei rund neun Millionen Schäden¹ im Jahr leisten die Kfz-Versicherungen rund 30,6 Milliarden Euro bundesweit an Kompensationszahlungen, Stand 2023. Die Tendenz ist steigend.² Hochqualifizierte Sachverständige für eindeutige Fachgebiete und strukturierte Gutachten gemäß der VDI-MT 5900 inklusive Unterblättern und Expertenempfehlungen sind für die Kfz-Versicherungsbranche bei dieser Höhe an Schadenaufwänden unersetzlich. Gutachten gemäß der Richtlinie bilden die Basis für strukturierte Schadendaten, die von Versicherern unstrittig, schnell und digital bearbeitet werden können. Zumal die Fragestellungen innerhalb der Mobilitätswende zunehmend komplexer werden. Egal, ob

- bei der Schadenfeststellung inklusive Dokumentation und Plausibilitätsprüfung mit Blick auf die zunehmende Automatisierung und Elektrifizierung der Fahrzeuge,
- bei der Reparaturwegbeschreibung besonders unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit
- oder bei der Ermittlung regulierungsrelevanter Werte ohne statistische Grundlage oder Markterfahrung.

Die Richtlinie VDI-MT 5900 ermöglicht auf lange Sicht Allen, fachlich geeignete und hochqualifizierte Sachverständige zu finden. Und es bestehen dadurch bundesweit einheitliche Vorgaben, wie man ein qualifizierter Sachverständiger werden kann oder was ein vollständiges Gutachten und eine ausreichende Beweissicherung beinhalten. Ein Gutachten im Rahmen von Kfz-Schäden und -Bewertung ist eben weit mehr als eine Reparaturkalkulation.

Wenn große Organisationen, Autohäuser, Werkstätten, Rechtsanwälte und Richter bei der Auswahl der Sachverständigen die Richtlinie VDI-MT 5900 beachten, führt dies aus Sicht der Versicherung zu einer deutlichen Reduzierung von manipulierten Schadenfällen und zu einer verbesserten Beweissicherung. Dies wird einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Zufriedenheit der Versichertengemeinschaft haben. Die Mobilität der Zukunft muss für die Gesellschaft sicher, bezahlbar und nachhaltig sein.

¹ Schaden- und Unfallversicherung, online abgerufen am 16.12.2024

² Kfz-Versicherung - Beiträge und Leistungen bis 2023 | Statista, online abgerufen am 12.11.2024

Arbeitskreis V

Kurzfassung des Referats

Mangelhafte Schadengutachten - (K)Ein Problem im Verkehrshaftpflichtprozess

Dominik Mersch

Richter am Oberlandesgericht

Vorgerichtliche Schadengutachten spielen für den Verkehrshaftpflichtprozess eine große Rolle. Lässt der Geschädigte den Schaden nicht beheben und rechnet diesen fiktiv ab, bildet das Schadengutachten regelmäßig die Grundlage seiner Schadensberechnung. Aber auch in den Fällen, in denen der Geschädigte die für die Schadensbehebung konkret angefallenen Kosten geltend macht, bildet das Schadengutachten regelmäßig den Ausgangspunkt der Schadensberechnung. So wird der Geschädigte bspw. auf Grundlage des Schadengutachtens entscheiden, ob er das Fahrzeug reparieren lässt oder Ersatz beschafft. Im Fall der Reparatur wird er diese regelmäßig nach dem im Schadengutachten ausgewiesenen Reparaturweg in Auftrag geben.

Schadengutachten sind im Prozess vielfach Einwänden der Schädigerseite ausgesetzt, die unterschiedlicher Art sein können. Hat der Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer bspw. Kenntnisse von Vorschäden des beim Unfall beschädigten Fahrzeugs, wird regelmäßig der Einwand erhoben werden, dass die im Schadengutachten ausgewiesenen Schäden gar nicht durch den Unfall entstanden sind. Auch die Erforderlichkeit der im Schadengutachten ausgewiesenen Reparaturschritte oder die Höhe der in Ansatz gebrachten Stundenlöhne oder Materialkosten bilden häufig einen Streitpunkt im Prozess. Die (behauptete) Mangelhaftigkeit des Schadengutachten bietet für die Schädigerseite vielfach auch Anlass, die Erstattungsfähigkeit der für das Gutachten angefallenen Kosten in Frage zu stellen.

Das Referat wird sich damit befassen, in welchen Konstellationen es im Verkehrshaftpflichtprozess einer gerichtlichen Aufklärung bzgl. der gegen das Schadengutachten vorgebrachten Einwände bedarf bzw. wann eine solche mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum sog. „Werkstatt- und Prognoserisiko“ bzw. zum „Sachverständigenrisiko“ unterbleiben kann.